



①⑨ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ Patentschrift
⑩ DE 196 17 563 C 1

⑤① Int. Cl.⁸:
F01 N 3/10
B 01 D 53/94

②① Aktenzeichen: 196 17 563.1-13
②② Anmeldetag: 2. 5. 96
④③ Offenlegungstag: —
④⑤ Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 19. 6. 97

DE 196 17 563 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦③ Patentinhaber:

Mercedes-Benz Aktiengesellschaft, 70327 Stuttgart,
DE

⑦② Erfinder:

Langer, Hans-Joachim, Dipl.-Ing., 71686 Remseck,
DE; Jokl, Bernhard, 73765 Neuhausen, DE

⑤⑥ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:

| | |
|----|--------------|
| DE | 44 36 754 A1 |
| DE | 44 19 776 A1 |
| DE | 43 26 120 A1 |
| DE | 40 32 085 A1 |
| US | 52 96 198 |
| EP | 06 22 107 A2 |

⑤④ Abgaskatalysatoranlage für einen Dieselmotor

⑤⑦ Die Erfindung bezieht sich auf eine Abgaskatalysatoranlage für einen Dieselmotor, der Mittel zur Anreicherung des Dieselmotorabgases mit Kohlenwasserstoffen besitzt, die eine Stickoxidumwandlung im Katalysator unterstützen. Erfindungsgemäß beinhaltet die Anlage eine erste Katalysatorstufe, die zur NO_x-Umwandlung in einem ersten Temperaturbereich unter Ausnutzung eines ersten Teils der HC-Anreicherungs menge im Abgas ausgelegt ist und eine hierfür geeignete erste Katalysatormaterialbeladung aufweist, sowie eine der ersten in Abgasströmungsrichtung nachfolgende zweite Katalysatorstufe, die zur NO_x-Umwandlung in einem gegenüber dem ersten höheren, zweiten Temperaturbereich unter Ausnutzung eines zweiten Teils der HC-Anreicherungs menge im Abgas ausgelegt ist und eine hierfür geeignete, zweite Katalysatormaterialbeladung aufweist. Durch geeignete Abstimmung der Anlage mit der HC-Anreicherung läßt sich eine Verminderung der Emission fester und flüchtiger Partikel von Dieselabgas erreichen. Verwendung für Dieselmotoren von Kraftfahrzeugen.

DE 196 17 563 C 1

Die Erfindung bezieht sich auf eine Abgaskatalysatoranlage für einen Dieselmotor, der Mittel zur Anreicherung des Dieselmotorabgases mit Kohlenwasserstoffen besitzt, die eine Stickoxidumwandlung im Katalysator unterstützen.

Es ist bekannt, daß die Umwandlung, d. h. die Reduktion, von im Abgas enthaltenen Stickoxiden bei Dieselmotoren gegenüber Otto-Motoren dadurch erschwert ist, daß diese Motoren nicht um den stöchiometrischen Punkt des Kraftstoff/Luft-Verhältnisses herum, sondern stets mit merklichem Sauerstoffüberschuß betrieben werden. Es wurden daher für Dieselmotoren bereits Mittel zur Anreicherung des Dieselmotorabgases mit Kohlenwasserstoffen vorgeschlagen, welche die NO_x -Konversion im Dieselmotorkatalysator unterstützen, z. B. in Form einer eigenständigen Eindüseinrichtung zum Einspritzen der Kohlenwasserstoffe in den Abgastrakt oder in Form eines Nacheinspritzvorgangs, bei dem zusätzlicher Kraftstoff nach dem eigentlichen Verbrennungsvorgang in den Brennraum eingespritzt wird und dann unverbrannt in den Abgastrakt gelangt. Mit dieser HC-Anreicherung läßt sich die Aktivität eines z. B. als sogenannter DeNO_x -Katalysator ausgelegten Dieselmotorkatalysators hinsichtlich NO_x -Konversion in einem begrenzten Temperaturbereich verbessern, dessen Lage auf der Temperaturskala vom gewählten Katalysatormaterial und der gewählten Katalysatorbeladungsdichte abhängt, während im Gegensatz dazu bei Otto-Motoren die NO_x -Konversion ab einer gewissen Mindesttemperatur annähernd konstant bleibt.

In der Offenlegungsschrift EP 0 622 107 A2 ist eine zweistufige Abgaskatalysatoranlage für einen Dieselmotor beschrieben, bei der eine in Abgasströmungsrichtung vordere Katalysatorstufe zur Niedertemperaturumsetzung von Kohlenwasserstoffen und löslichen organischen Bestandteilen ausgelegt und zu diesem Zweck mit Platinmaterial beladen ist, während eine nachfolgende Katalysatorstufe zur Hochtemperaturumsetzung der Kohlenwasserstoffe und der löslichen organischen Bestandteile ausgelegt und zu diesem Zweck mit Palladiummaterial beladen ist.

Zur Verbesserung der Abgaskatalysatorfunktion während Kaltstartbetriebsphasen, insbesondere bei Otto-Motoren, ist es bekannt, in wenigstens einer Katalysatorstufe ein HC-Adsorbermaterial vorzusehen. Damit sollen die im Abgas enthaltenen Kohlenwasserstoffe, die in der Kaltstartphase wegen der in diesem Zeitraum noch geringen Katalysatoraktivität nicht vollständig umgesetzt werden können, zwischengespeichert werden, um dann nach beendeter Kaltstartphase desorbiert und umgewandelt werden zu können. Derartige Anlagen sind beispielsweise in den Offenlegungsschriften DE 43 26 120 A1, DE 44 19 776 A1 und DE 44 36 754 A1 sowie in der Patentschrift US 5 296 198 offenbart.

In der Offenlegungsschrift DE 40 32 085 A1 ist eine Katalysatoranordnung zur Reduktion von Stickoxiden in einem Abgas offenbart, die wenigstens zwei in Strömungsrichtung des Abgases hintereinanderliegende Katalysatorbetten aus unterschiedlichen Katalysatormaterialien zur Stickoxidreduktion beinhaltet. Dabei weisen die unterschiedlichen Katalysatormaterialien ihre stärkste katalytische Wirkung in verschiedenen, benachbarten Teilbereichen des relevanten Abgastemperaturbereichs auf.

Der Erfindung liegt als technisches Problem die Bereitstellung einer Abgaskatalysatoranlage der eingangs

genannten Art zugrunde, mit der eine gute Konversion von im Abgas eines Dieselmotors enthaltenen Stickoxiden in einem großen Temperaturbereich erzielt wird.

Die Erfindung löst dieses Problem durch die Bereitstellung einer Abgaskatalysatoranlage mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Diese Anlage enthält Mittel zur HC-Anreicherung des Dieselmotorabgases zwecks Unterstützung der Stickoxidumwandlung sowie wenigstens zwei hintereinander angeordnete Katalysatorstufen, von denen eine in Abgasströmungsrichtung vordere Stufe zur NO_x -Umwandlung in einem ersten, vergleichsweise niedrigen Temperaturbereich und eine der ersten nachfolgende, zweite Stufe zur NO_x -Umwandlung in einem dagegen höheren Temperaturbereich ausgelegt ist. Dazu enthalten die Katalysatorstufen eine jeweils geeignete Katalysatormaterialbeladung, z. B. unterschiedliche Katalysatormaterialien oder dasselbe Katalysatormaterial mit unterschiedlicher Beladungsdichte. Mit der ersten, vorderen Katalysatorstufe läßt sich z. B. bei Wahl einer sehr hohen Beladungsdichte des Katalysatormaterials bereits bei vergleichsweise niedrigen Temperaturen und daher schon in der Kaltstartphase eine effektive NO_x -Konversion erzielen. Diese Konversion bringt gleichzeitig erwünschte Wärmeenergie in das Abgas ein, die in der oder den nachfolgenden Katalysatorstufen genutzt werden kann. Mit der nachgeschalteten zweiten Katalysatorstufe wird eine effektive NO_x -Konversion bei höheren Temperaturen gewährleistet, bei denen die NO_x -Konversionsrate der ersten Stufe bereits wieder merklich abgefallen ist. Charakteristisch ist die erste Katalysatorstufe so ausgelegt, daß in ihr nicht schon die gesamte, im eintretenden Abgas enthaltene HC-Anreicherungs menge, sondern nur ein erster Teil derselben umgesetzt wird, so daß für die nachfolgende, zweite Katalysatorstufe noch ein ausreichender, restlicher Teil der HC-Anreicherungs menge verbleibt, um auch in dieser Stufe eine effektive, durch die Kohlenwasserstoffe unterstützte NO_x -Reduktion zu ermöglichen.

Eine nach Anspruch 2 weitergebildete Anlage besitzt eine in Abgasströmungsrichtung der zweiten nachgeschalteten dritte Katalysatorstufe, die mit einer gegenüber der zweiten Stufe höheren Katalysatoraktivität hinsichtlich NO_x -Konversion ausgelegt ist. Es zeigt sich, daß dieser Katalysatoraufbau eine sehr effektive NO_x -Konversion über einen weiten Temperaturbereich hinweg bewirkt.

Bei einer nach Anspruch 3 weitergebildeten Anlage ist wenigstens die zweite Katalysatorstufe mit einem HC-Adsorbermaterial versehen, um Kohlenwasserstoffe aus dem HC-angereicherten Abgas in Motorbetriebsphasen zwischenspeichern zu können, in denen das Abgas vergleichsweise wenig Stickoxide enthält und daher weniger Kohlenwasserstoffe zu deren Umwandlung benötigt werden. Die zwischengespeicherten Kohlenwasserstoffe stehen dann in Betriebsphasen mit höheren Stickoxidkonzentrationen im Abgas, z. B. bei Betriebsphasen mit höher Motorlast, zur effektiven Konversion dieser erhöhten Stickoxidmenge zur Verfügung. Zudem kann eine HC-Zwischenspeicherung auch während der Kaltstartphase des Motors erfolgen, während der die NO_x -Umwandlungsaktivität der wenigstens einen Katalysatorstufe, welche der vordersten Stufe folgt, noch relativ gering ist.

Eine nach Anspruch 4 weitergebildete Anlage umfaßt zwei aufeinanderfolgende, voneinander getrennte Katalysatoreinheiten. Beide Einheiten sind jeweils wenigstens zweistufig mit der ersten, bereits in einem relativ

niedrigen Temperaturbereich hinsichtlich NO_x -Konversion wirksamen Stufe und mit der zweiten, in einem höheren Temperaturbereich NO_x -konversionsaktiven Stufe aufgebaut. Dabei ist die in Abgasströmungsrichtung vordere Katalysatoreinheit motornah angeordnet, damit das Abgas dort schon in der Kaltstartphase des Motors zu einem möglichst frühen Zeitpunkt mit einer Temperatur eintritt, bei der deren erste Katalysatorstufe eine effektive NO_x -Konversion bewirkt.

Eine Weiterbildung der letztgenannten Anlage gemäß Anspruch 5 gewährleistet mittels einer parallel zu den mit Katalysatormaterial beladenen Zonen der ersten Katalysatoreinheit im Abgasstrang angeordneten Umgehungsleitung, daß auch der zweiten Katalysatoreinheit stets noch Abgas zugeführt wird, das eine ausreichende HC-Anreicherungs menge zwecks effektiver NO_x -Konversion in dieser hinteren Katalysatoreinheit enthält, selbst wenn die Kohlenwasserstoffe, die in dem Abgasanteil enthalten sind, der durch die katalytisch aktiven Zonen der ersten Katalysatoreinheit hindurchströmt, dort vollständig umgesetzt wurden.

Zur Gewährleistung der Zuführung einer ausreichenden HC-Abgasanreicherungs menge zu einer nachfolgenden Katalysatorstufe ist bei einer nach Anspruch 6 weitergebildeten Anlage in wenigstens einer vorgeschalteten Katalysatorstufe ein integrierter, durchgehender Längsströmungskanal vorgesehen, der nicht mit NO_x -konversionsaktivem Katalysatormaterial beladen ist. Die in demjenigen Abgasanteil, der durch diesen Längsströmungskanal strömt, enthaltene HC-Anreicherungs menge wird folglich in dieser wenigstens einen vorgeschalteten Katalysatorstufe nicht verbraucht und steht der nachfolgenden Stufe zur Verfügung.

Mit einer nach Anspruch 7 weitergebildeten Anlage wird die Verbrennung von auf der Katalysatoroberfläche angelagerten festen Rußpartikeln ermöglicht, was zu einer merklichen Verringerung der festen Rußpartikelemission von Dieselmotoren beiträgt.

Bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung sind in den Zeichnungen dargestellt und werden nachfolgend beschrieben. Hierbei zeigen:

Fig. 1 eine schematische Blockdiagrammdarstellung eines Dieselmotors mit zugehöriger Abgaskatalysatoranlage,

Fig. 2 eine schematische Längsschnittansicht durch eine motornah angeordnete Katalysatoreinheit der Abgaskatalysatoranlage von Fig. 1,

Fig. 3 eine Draufsicht auf die Abgaseintrittsseite der Katalysatoreinheit von Fig. 2,

Fig. 4 ein Diagramm zur Veranschaulichung der kohlenwasserstoffunterstützten NO_x -Konversion in Abhängigkeit von der Temperatur für eine Katalysatoreinheit nach Art der Fig. 2 und 3,

Fig. 5 eine schematische Draufsicht auf die Abgaseintrittsseite einer ersten Variante der Katalysatoreinheit der Fig. 2 und 3 und

Fig. 6 eine schematische Draufsicht auf die Abgaseintrittsseite einer zweiten Variante der Katalysatoreinheit der Fig. 2 und 3.

Fig. 1 zeigt einen Dieselmotor (1) mit Abgasturbolader (1a), an den sich eine Abgaskatalysatoranlage mit einem Abgasstrang (2) anschließt, in den seriell zwei separate Katalysatoreinheiten (3, 4) eingebracht sind. Der Dieselmotor (1) beinhaltet in nicht näher gezeigter, herkömmlicher Weise Mittel zur HC-Anreicherung des Dieselmotorabgases zwecks Unterstützung der Stickoxidumwandlung in der Abgaskatalysatoranlage, wobei diese Mittel von einer Nachspritzeinrichtung gebildet

sind, mit der in den Brennraum jedes Zylinders über ein magnetisches Einspritzventil, das auch zur Einspritzung des Kraftstoffs für den Verbrennungsvorgang dient, eine Kraftstoffzusatzmenge nach Beendigung des eigentlichen Verbrennungsvorgangs eingespritzt wird. Diese naheingespritzte Kraftstoffmenge wird folglich nicht mehr verbrannt und dient als HC-Anreicherungs menge im Dieselmotorabgas, mit der die NO_x -Konversion in einem gewissen Temperaturfenster merklich verbessert wird.

Ein Beispiel für dieses Verhalten ist diagrammatisch in Fig. 4 dargestellt. Die Kurve (a) gibt dort den NO_x -Konversionsgrad (KV) in Abhängigkeit von der Temperatur für den Fall an, daß ein Dieselmotorabgas mit 340 ppm NO_x mit 30 ppm eines Propen-Propan-Gemischs mit einem Mischungsverhältnis von 1/1 angereichert ist. Es zeigt sich, daß der NO_x -Konversionsgrad (KV) im gesamten Temperaturbereich zwischen 100°C und 380°C relativ gering ist und überwiegend unter 20% liegt. Demgegenüber zeigt die Kurve (b) den NO_x -Konversionsgrad (KV), der sich für ein Abgas mit demselben NO_x -Gehalt von 340 ppm, jedoch einer Anreicherungs menge von 1200 ppm des Propen-Propan-Gemischs im Mischungsverhältnis 1/1 ergibt. Ersichtlich führt diese erhöhte Propen-Propan-Anreicherung des Abgases zu einer deutlichen Steigerung der NO_x -Konversionsrate in einem Temperaturfenster zwischen etwa 100°C und 300°C mit einem Spitzenwert von etwa 85%. Weitere Versuchsergebnisse zeigen, daß sich dieses Temperaturfenster mit effektiver NO_x -Konversion durch Wahl unterschiedlicher Katalysatormaterialien und vor allem durch Wahl unterschiedlicher Beladungsdichten des gewählten Katalysatormaterials verschieben läßt. So führt eine Erhöhung der Beladungsdichte an NO_x -konversionsaktivem Katalysatormaterial, beispielsweise Platin oder ein ähnliches Edelmetall, zu einer Verschiebung des aktiven Temperaturfensters in Richtung geringerer Temperaturen.

Diese Erkenntnis wird in der Abgaskatalysatoranlage von Fig. 1 dadurch ausgenutzt, daß jede der beiden Katalysatoreinheiten (3, 4) mehrstufig aufgebaut ist, wie dies für die vordere, motornah angeordnete Katalysatoreinheit (3) in Fig. 2 näher gezeigt ist. Wie aus den Fig. 2 und 3 zu erkennen, besteht diese motornah Katalysatoreinheit (3) aus einer vorderen, relativ kurzen, ersten Stufe (3a), einer daran anschließenden, deutlich längeren, zweiten Stufe (3b) und einer an diese anschließenden, wiederum relativ kurzen, dritten Stufe (3c). Die erste Katalysatorstufe (3a) beinhaltet eine Katalysatorbeladung mit Platin- oder einem anderen NO_x -reduktionsaktiven Edelmetallmaterial mit einer hohen Beladungsdichte, was, wie oben ausgeführt, bedeutet, daß das aktive Temperaturfenster für die NO_x -Konversion durch diese erste Katalysatorstufe (3a) in einem möglichst niedrigen Temperaturbereich liegt, der eine effektive NO_x -Reduktion bereits wenig oberhalb der Raumtemperatur ermöglicht. Die geringe Länge dieser ersten Stufe (3a) bewirkt, daß nicht schon die gesamte, naheingespritzte HC-Anreicherungs menge im Abgas von der ersten Stufe (3a) verbraucht wird, sondern eine ausreichende HC-Menge im Abgas für die nachfolgenden Katalysatorstufen (3b, 3c) der Katalysatoreinheit (3) übrig bleibt, damit auch in diesen Stufen (3b, 3c) noch eine effektive NO_x -Konversion stattfinden kann.

Die zweite, mittlere Katalysatorstufe (3b) nimmt den größten Teil der Länge der Katalysatoreinheit (3) ein und beinhaltet eine Beladung mit demselben Katalysatormaterial wie die erste Stufe (3a), jedoch mit deutlich

geringerer Beladungsdichte. Typischerweise ist die Beladungsdichte in der vorderen Katalysatorstufe (3a) um den Faktor acht bis zehn höher als diejenige der mittleren Stufe (3b), deren Beladungsdichte mit Platin oder Palladium beispielhaft zwischen 10 g/ft³ bis 100 g/ft³, z. B. 50 g/ft³, liegt. Wie oben erwähnt, bedeutet dies, daß die mittlere Katalysatorstufe (3b) in einem höheren Temperaturbereich NO_x-reduktionsaktiv ist als die erste Stufe (3a). Die zweite Stufe (3b) ist dabei abgestimmt an die erste Stufe (3a) so ausgelegt, daß ihr aktives Temperaturfenster an dasjenige der ersten Stufe (3a) anschließt, so daß mit den beiden seriellen Katalysatorstufen (3a, 3b) insgesamt ein verhältnismäßig großer Temperaturbereich zur effektiven NO_x-Konversion abgedeckt wird. Zusätzlich ist die mittlere Katalysatorstufe (3b) mit einem herkömmlichen HC-Adsorbermaterial zwecks temporärer HC-Zwischenspeicherung belegt. Die abschließende dritte Katalysatorstufe (3c) ist ungefähr identisch zur ersten Katalysatorstufe (3a) ausgelegt, d. h. sie enthält dasselbe, sehr NO_x-reduktionsaktive Katalysatormaterial mit hoher Beladungsdichte wie die erste Stufe (3a), z. B. auf einem Zeolith-Träger, und weist auch eine vergleichbare, geringe Länge in Abgasströmungsrichtung auf.

Die drei aufeinanderfolgenden Katalysatorstufen (3a, 3b, 3c) mit NO_x-reduktionsaktiver Katalysatorbeladung sind von einem als äußerer Ringkanal (3d) ausgeführten Längsströmungskanal umgeben, der in den Fig. 2 und 3 schraffiert wiedergegeben ist und sich durchgängig vom Eintrittsseitigen zum Austrittsseitigen Stirnende der Katalysatoreinheit (3) erstreckt. Im Volumen dieses äußeren Ringkanals (3d) befindet sich kein NO_x-reduktionsaktives Katalysatormaterial, während optional eine Beladung mit HC-Adsorbermaterial vorgesehen sein kann. Der durch diesen äußeren Ringkanal (3d) strömende Abgasanteil erfährt somit dort keine NO_x-Konversion und passiert samt den enthaltenen Stickoxiden und der HC-Anreicherungs menge, gegebenenfalls abzüglich eines dort durch Adsorption zwischengespeicherten HC-Anteils, unbehandelt die erste Katalysatoreinheit (3). Dieser Abgasanteil kann dann in der nachgeschalteten, zweiten Katalysatoreinheit (4) behandelt, insbesondere NO_x-reduziert werden. Der äußere Ringkanal (3d) bildet damit eine in die vordere Katalysatoreinheit (3) integrierte Bypassleitung für den von der hinteren Katalysatoreinheit (4) zu reinigenden Abgasanteil. Alternativ zu dieser integrierten Bypassleitung in Form des äußeren Ringkanals (3d) kann eine externe, die motornahen Katalysatoreinheit (3) umgehende Bypassleitung (5) vorgesehen sein, wie in Fig. 1 gestrichelt angedeutet.

Die abschließende Konversion eines restlichen NO_x-Abgasanteils in der nachgeschalteten, zweiten Katalysatoreinheit (4) ermöglicht es, die vordere, erste Katalysatoreinheit (3) relativ klein zu bauen, so daß sie auch bei beengten Platzverhältnissen sehr nah am Abgasaustritt des Dieselmotors (1) angeordnet werden kann und sich dennoch ein hohes Gesamtkatalysatorvolumen erreichen läßt. Solche hohen Katalysatorvolumina sind zur Erzielung kleiner Abgas-Raumgeschwindigkeiten erwünscht, da dies einer guten Abgasschadstoffkonversion förderlich ist. Des weiteren zeigt sich, daß durch diesen Aufbau der Abgaskatalysatoranlage mit geringer Abgas-Raumgeschwindigkeit und durch die naheingspritzte HC-Anreicherungs menge eine bemerkenswert gute Verbrennung von angelagerten Rußpartikeln selbst in Motordrehzahlbereichen erzielt wird, in denen dies bei herkömmlichen Anlagen nicht der Fall ist. Der Aufbau der nachgeschalteten Katalysatoreinheit (4) ent-

spricht vorzugsweise demjenigen der vorderen Katalysatoreinheit (3), wie er oben zu den Fig. 2 und 3 beschrieben ist, d. h. bestehend aus einer vorderen, kürzeren, hochaktiven Stufe, einer mittleren, längeren, weniger aktiven Stufe und einer wiederum aktiveren, kürzeren, hinteren Stufe, mit der Ausnahme, daß bei dieser Katalysatoreinheit (4) der als integrierte Bypassleitung fungierende, äußere Ringkanal (3d) wegfällt.

Nach einem Start des Dieselmotors (1) ist aufgrund der noch niedrigeren Abgastemperatur zunächst vor allem die vordere, erste Stufe (3a) der motornahen Katalysatoreinheit (3) hinsichtlich Schadstoffumwandlung, insbesondere NO_x-Reduktion, aktiv. Die in demjenigen Abgasanteil, der durch den äußeren Ringkanal (3d) der motornahen Katalysatoreinheit (3) strömt, enthaltenen Kohlenwasserstoffe werden durch das gegebenenfalls dort vorgesehene HC-Adsorbermaterial und im übrigen durch das in der mittleren Stufe der nachgeschalteten Katalysatoreinheit (4) enthaltene HC-Adsorbermaterial zwischengespeichert. Ebenso wird der durch die erste Stufe (3a) der motornahen Katalysatoreinheit (3) hindurchströmende und dort nicht umgewandelte HC-Anteil in der nachfolgenden, zweiten Katalysatorstufe (3b) zwischengespeichert.

Sobald die Abgastemperatur in dieser mittleren Stufe (3b) sowie der hinteren Stufe (3c) der motornahen Katalysatoreinheit (3) in deren aktives Temperaturfenster gelangt, setzt auch in diesen beiden Stufen (3b, 3c) die Schadstoffkonversion ein, wobei die zwischengespeicherten Kohlenwasserstoffe desorbiert werden und die NO_x-Reduktion fördern. Ein relativ frühes Einsetzen der Katalysatoraktivität der mittleren Stufe (3b) wird von der Tatsache unterstützt, daß sich durch die bereits bei relativ niedrigen Temperaturen aktive Schadstoffkonversion in der vorgeschalteten ersten Stufe (3a) die Abgastemperatur etwas erhöht, so daß das Abgas bereits mit dieser erhöhten Temperatur in die mittlere Stufe (3b) eintritt. Zudem bewirkt die Temperatursteigerung durch die Schadstoffkonversion in der motornahen Katalysatoreinheit (3) insgesamt, daß das Abgas aus dieser vorderen Katalysatoreinheit (3) mit vergleichsweise hoher Temperatur austritt und damit die nachgeschaltete Katalysatoreinheit (4) entsprechend mit einer noch relativ hohen Eintrittstemperatur erreicht, so daß auch dort eine effektive Schadstoffkonversion unter Ausnutzung von im wesentlichen der gesamten Länge der Katalysatoreinheit (4) ablaufen kann. Es versteht sich, daß die Längen der beiden Katalysatoreinheiten (3, 4) und ihrer einzelnen Stufen (3a, 3b, 3c) so abgestimmt sind, daß jedenfalls bei warmgelaufenem Motor (1) alle Katalysatorstufen (3a, 3b, 3c) beider Katalysatoreinheiten (3, 4) zur Schadstoffkonversion und insbesondere zur NO_x-Reduktion beitragen.

Die durch das eingebrachte HC-Adsorbermaterial ermöglichte HC-Zwischenspeicherung wird bei dieser Abgaskatalysatoranlage nicht nur während der Kaltstartphase, sondern auch bei warmgelaufenem Motor zur Erzielung einer gleichbleibend hohen NO_x-Konversionsrate bei NO_x-Konzentrationschwankungen im Abgas nützlich, die aus Motorlastschwankungen resultieren. In Betriebsphasen mit geringerer Motorlast und damit geringerer NO_x-Konzentration werden weniger Kohlenwasserstoffe zur NO_x-Reduktion benötigt und daher zwischengespeichert, um in Betriebsphasen mit höherer Motorlast die dann vorliegende erhöhte Stickoxidmenge im Abgas vollständig umwandeln zu können, ohne daß hierfür zwingend die naheingspritzte HC-Anreicherungs menge lastwechselsynchron verändert

werden muß.

In Fig. 5 ist eine Variante (3e) der motornahen Katalysatoreinheit (3) dargestellt, die hinsichtlich der Gestaltung des nicht mit Katalysatormaterial beladenen Längsströmungskanals modifiziert sind. Bei dieser Katalysatoreinheit (3e) besteht dieser Längsströmungskanal mit optionaler HC-Adsorbermaterialbelegung aus einem im Querschnitt segmentförmigen Längskanal (3f), dessen Ausdehnung in Umfangsrichtung auf 90° beschränkt ist.

Fig. 6 zeigt eine weitere Variante (3g) für die motornah Katalysatoreinheit (3), bei welcher der Längsströmungskanal ohne Katalysatormaterialbeladung und mit optionaler HC-Adsorbermaterialbelegung von zwei voneinander getrennten, im Querschnitt kreisförmigen Längskanälen (3h) gebildet ist. Das Verhältnis des durch die vom jeweiligen Längsströmungskanal (3d, 3f, 3h) gebildete, integrierte Bypassleitung hindurchströmenden Abgases zu demjenigen, das durch den übrigen, konversionsaktiven Teil der ersten Katalysatoreinheit (3, 3e, 3g) hindurchströmt, kann mittels entsprechender Wahl der Querschnittsfläche für den Längsströmungskanal (3d, 3f, 3h) bei gegebener Gesamtquerschnittsfläche der Katalysatoreinheit (3, 3e, 3g) in gewünschter Weise eingestellt werden kann.

Es versteht sich, daß neben der oben beschriebenen Abgaskatalysatoranlage weitere erfindungsgemäße Anlagen realisierbar sind, z. B. solche, bei denen die einzelnen Stufen (3a, 3b, 3c) der gezeigten Katalysatoreinheiten (3, 4) ihrerseits als selbständige Katalysatoreinheiten gestaltet sind. Außerdem kann je nach Anwendungsfall auch nur eine einzige Katalysatoreinheit vorgesehen sein, die wenigstens die beschriebene, hochaktive, vordere Katalysatorstufe (3a) mit geringerer Länge und die nachgeschaltete, zweite Katalysatorstufe (3b) mit geringerer Katalysatoraktivität und größerer Länge umfaßt.

Patentansprüche

1. Abgaskatalysatoranlage für einen Dieselmotor, der Mittel zur Anreicherung des Dieselmotorabgases mit Kohlenwasserstoffen besitzt, die eine Stickoxidumwandlung im Katalysator unterstützen, gekennzeichnet durch

- eine erste Katalysatorstufe (3a), die zur NO_x-Umwandlung in einem ersten Temperaturbereich unter Ausnutzung eines ersten Teils der HC-Anreicherungs menge im Abgas ausgelegt ist und eine hierfür geeignete, erste Katalysatormaterialbeladung aufweist, und
- eine der ersten in Abgasströmungsrichtung nachgeschaltete, zweite Katalysatorstufe (3b), die zur NO_x-Umwandlung in einem zweiten, gegenüber dem ersten höheren Temperaturbereich unter Ausnutzung eines zweiten Teils der HC-Anreicherungs menge im Abgas ausgelegt ist und eine hierfür geeignete zweite Katalysatormaterialbeladung aufweist.

2. Abgaskatalysatoranlage nach Anspruch 1, weiter gekennzeichnet durch eine der zweiten in Abgasströmungsrichtung nachfolgende, dritte Katalysatorstufe (3c), die eine gegenüber der zweiten NO_x-umwandlungsaktivere, dritte Katalysatormaterialbeladung aufweist.

3. Abgaskatalysatoranlage nach Anspruch 1 oder 2, weiter dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens in der zweiten Katalysatorstufe (3b) ein HC-Adsorbermaterial vorgesehen ist.

4. Abgaskatalysatoranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 3, weiter dadurch gekennzeichnet, daß sie eine motornah angeordnete, erste Katalysatoreinheit (3) und eine dieser in Abgasströmungsrichtung nachfolgende, separate, zweite Katalysatoreinheit (4) umfaßt, die beide wenigstens zweistufig mit der vorderen, ersten Katalysatorstufe (3a) höherer Katalysatoraktivität und niedrigerem Aktivitätstemperaturbereich sowie der nachfolgenden, zweiten Katalysatorstufe (3b) mit geringerer Katalysatoraktivität und höherem Aktivitätstemperaturbereich ausgeführt sind.

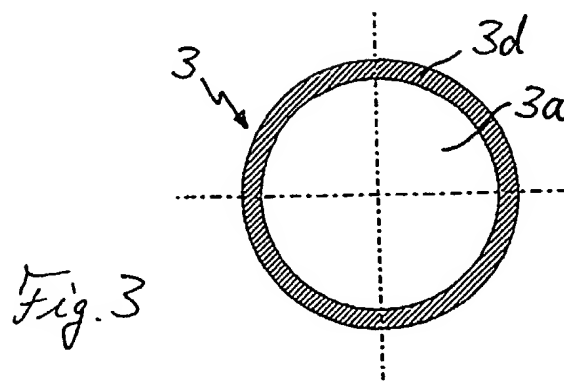
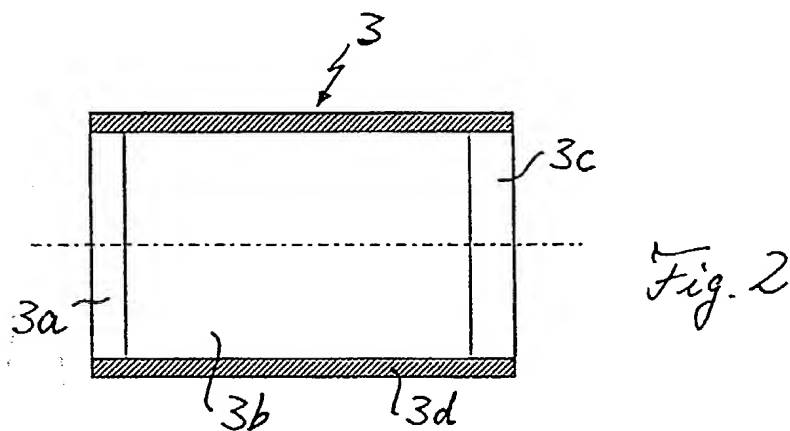
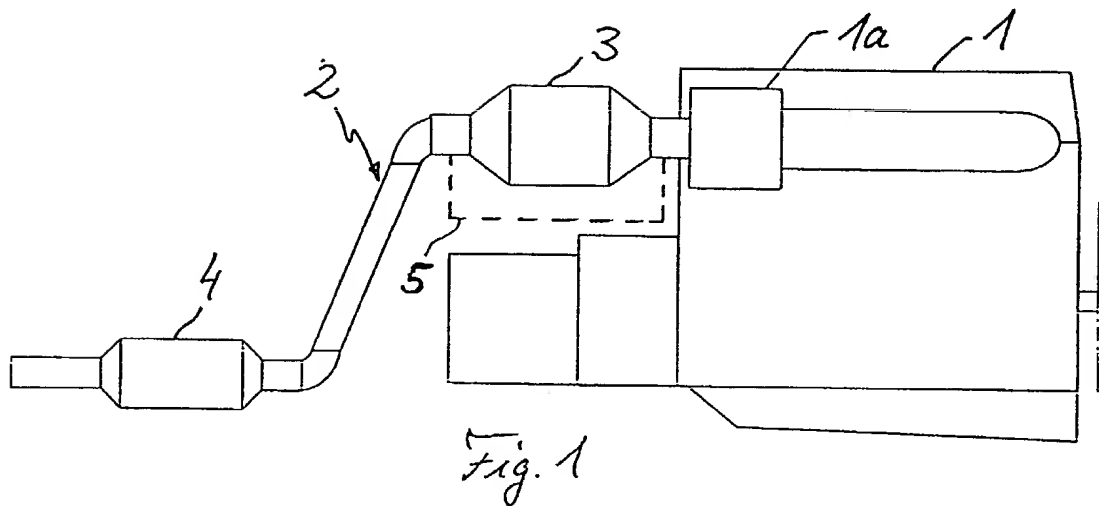
5. Abgaskatalysatoranlage nach Anspruch 4, weiter gekennzeichnet durch eine Bypassleitung (3d, 5), welche die mit Katalysatormaterial beladenen Zonen der Katalysatorstufen (3a, 3b, 3c) der motornahen Katalysatoreinheit (3) umgeht.

6. Abgaskatalysatoranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 5, weiter dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens eine der in Abgasströmungsrichtung einer nachfolgenden Katalysatorstufe vorgeschalteten Katalysatorstufe einen nicht mit NO_x-umwandlungsaktivem Katalysatormaterial beladenen Längsströmungskanal (3d) aufweist, der optional mit HC-Adsorbermaterial belegt ist.

7. Abgaskatalysatoranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 6, weiter dadurch gekennzeichnet, daß die Anlage so ausgelegt ist, daß durch eine HC-Nach einspritzung in der Anlage Temperaturen erzeugt werden, die zur Verbrennung von auf der Katalysatoroberfläche angelagerten festen Rußpartikel ausreichen.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -



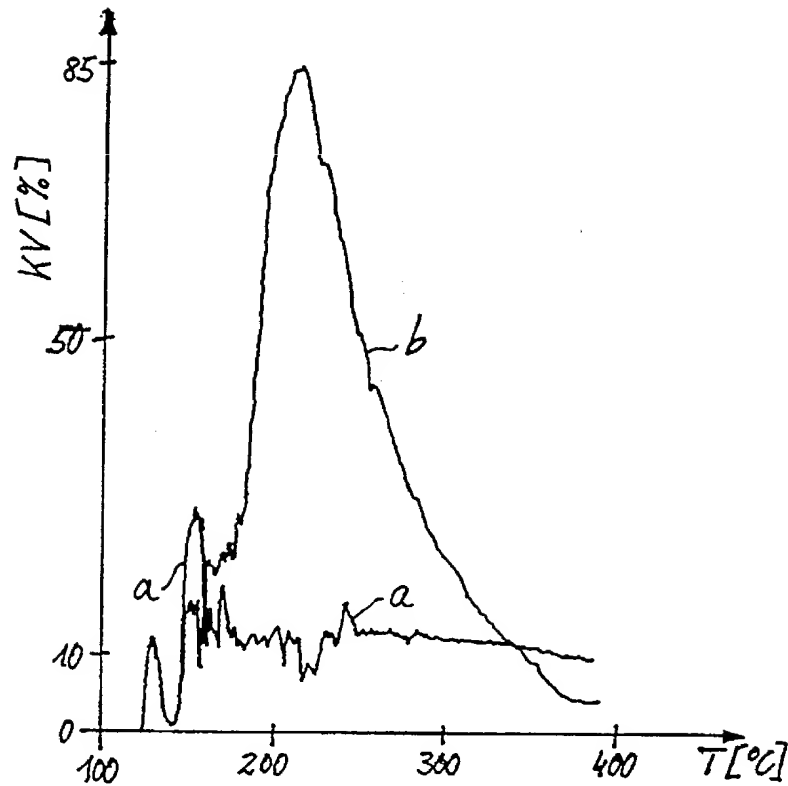


Fig. 4

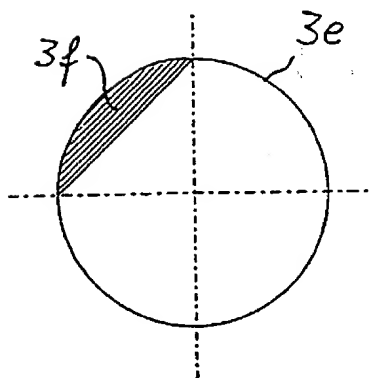


Fig. 5

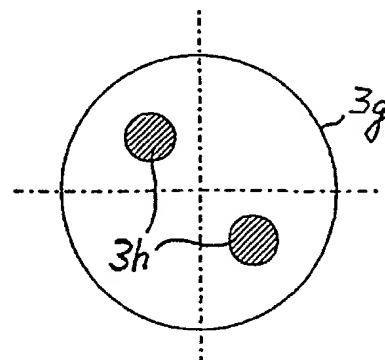


Fig. 6